VII kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 243)
z dnia 29 maja 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 243)

29 maja 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 8 w sprawie budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej /OPAT/.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Marek Rolla** ekspert w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Ryszard Ostaszewski** doradca w Najwyższej Izbie Kontroli.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu **Jolanta Misiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Proszę o zajęcie miejsc. Rozpoczynamy. Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów.

Porządek dzienny przewiduje rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 8 w sprawie budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej. Resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pana Zbigniewa Rynasiewicza. Witam pana ministra wraz z zespołem współpracowników.

Czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Zwracam się do państwa posłów. Uwag nie słyszę, nie widzę. Stwierdzam zatem, że Komisja przyjęła porządek. Przystępujemy do jego realizacji. Panie ministrze, oddaję panu głos. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. W dniu 19 lutego bieżącego roku Komisja Infrastruktury przyjęła dezyderat w sprawie budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej, tzw. OPAT. Oczywiście tutaj jest jakby zwrot za pośrednictwem Komisji Infrastruktury do rządu, w celu rozstrzygnięcia kwestii dotyczących możliwości przejęcia przez rząd odpowiedzialności za rozwiązania komunikacyjne Trójmiasta, w szczególności w Gdyni. W dniu 27 marca paniom i panom posłom została przekazana odpowiedź na dezyderat, w której jest pełne uzasadnienie stanowiska rządu w tej kwestii.

Chciałbym wyraźnie powiedzieć, że dla nas, czyli dla resortu podstawowa kwestia, w oparciu o którą możemy decydować, podejmować decyzje, to oczywiście zgodność propozycji z ustawą o drogach publicznych, gdzie jest wyraźny podział na poszczególnych zarządców dróg. Dla dróg krajowych jest to Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, dla dróg powiatowych – zarząd powiatu, dla dróg gminnych – wójt, burmistrz czy też prezydent.

Jeżeli chodzi o planowaną Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej, według nas, obwodnica ta nie spełnia żadnego z określonych w art. 5 ust. 1 ustawy kryteriów kwalifikacji dróg do kategorii dróg krajowych. Naszym zdaniem przedsięwzięcie to ma charakter lokalny i w taki sposób powinno być planowane i realizowane. Chciałbym również powiedzieć, że zadanie to nie zostało ujęte w dotychczasowym Programie Budowy Dróg Krajowych z oczywistego powodu. Mianowicie ze względu na kwalifikację owej drogi jako drogi samorządowej ujęta jest ona w innych rozwiązaniach. W tym przypadku w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu droga ta jest

ujęta w projektach morskich na trzydziestej dziewiątej pozycji listy. Dotyczy to zakwalifikowania projektu jako projektu dostępowego wyprowadzającego ruch z portów morskich w Gdyni i w Gdańsku. Projekt ten jest realizowany przez Urząd Miasta w Gdyni.

Naszym zdaniem, jak również zdaniem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad właściwym rozwiązaniem, za które pełną odpowiedzialność, oczywiście teraz na poziomie planistycznym, a w przyszłości na poziomie realizacyjnym, poniesie resort, a bezpośrednio Generalna Dyrekcja, jest budowa tzw. Trasy Kaszubskiej, czyli drogi ekspresowej nr S6 oraz jej połączenie z Południową Obwodnicą Gdańska, czyli drogą ekspresową nr S7. W ten sposób rozwiązania komunikacyjne, które pozwolą wyprowadzić ruch z Trójmiasta, będą zrealizowane przez rząd, przez resort w prawidłowy sposób. Taka jest nasza ocena sytuacji. Wybudowanie Obwodnicy Metropolitarnej czy też Trasy Kaszubskiej naszym zdaniem spowoduje przeniesienie się tam ruchu tranzytowego z Trójmiasta i dróg dojazdowych w kierunku Słupska, Koszalina, Kołobrzegu, Szczecina i Świnoujścia, a jeżeli chodzi o kierunek południowy na autostradę A1, S7 lub drogę nr 91. Wówczas ruch nie będzie obciążał ciągu ulic, które są wymieniane w dezyderacie, w uzasadnieniu do dezyderatu.

Oczywiście to wszystko jest związane z możliwościami dotyczącymi dofinansowania dróg. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że w ostatnich dniach został przyjęty i podpisany pomiędzy Komisją Europejską a polskim rządem stosowny dokument, tzw. umowa partnerska, która pokazuje podział środków na poszczególne priorytety, które zostały uzgodnione z Komisją Europejską. W niedługim czasie będzie znana właściwa kwota na rzecz budowy dróg ekspresowych, przeznaczona na budowę dróg ekspresowych. W oparciu o kryteria, które są w Dokumencie Implementacyjnym, pozwoli nam to stworzyć właściwy plan budowy dróg na lata 2014-2020.

Jak też państwo wiecie – nie jest to żadna tajemnica – z ostatnich wypowiedzi i pani premier Bieńkowskiej, i pana premiera Donalda Tuska jasno wynika, że priorytetem dla rządu jest również budowa całej drogi nr S6. Zadanie to, które naszym zdaniem przy właściwej koordynacji i współpracy ze stroną samorządową spowoduje rozwiązanie problemów komunikacyjnych Trójmiasta, jest zaplanowane właściwie. Uważamy, że nie ma potrzeby tworzenia innych scenariuszy rozwiązania owej sytuacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dostali państwo tekst odpowiedzi na dezyderat Komisji. Informacja złożona w tej chwili przez pana ministra Rynasiewicza w moim przekonaniu jest bardzo jasna, ale oczywiście otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Pan minister, właściwie inny minister, ponieważ pan Zbigniew Klepacki przekazał nam odpowiedź na interpelację...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan minister Rynasiewicz przed chwilą potwierdził to, co jest na piśmie.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Nie dyskutuję z tym. Szanowni państwo, chciałbym jednak podyskutować o ostatnim akapicie wystąpienia, które otrzymaliśmy. Mianowicie zostało tutaj napisane w następujący sposób: „Przepisy ustawy o drogach publicznych umożliwiają bowiem dokonywanie zmian kategorii dróg. Procedury dotyczące zmian kategorii dróg zostały określone w art. 5, 6, 6a, 7 oraz art. 10 ust. 1-3 tej ustawy”.

Szanowna Komisjo, art. 5 definiuje warunki, jakie muszą być spełnione, żeby konkretna droga była zaliczona do dróg krajowych. Pozwolę sobie je odczytać, ponieważ nie ma ich zbyt wiele. „Do dróg krajowych zalicza się autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych”. Wydaje mi się, że przy pewnej interpretacji droga ta, proponowany odcinek, spełnia ów warunek. Dalej drogi międzynarodowe. W pkt 3 są drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych. Ten warunek na pewno jest spełniony. W pkt 4 są drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie

ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów). Ten warunek także na pewno jest spełniony, ponieważ droga, o której mówimy, prowadzi do przejścia granicznego. Przejście graniczne w Porcie Gdynia jest niewątpliwym faktem. W pkt 5 są drogi alternatywne dla autostrad płatnych. Ten warunek już niedługo także będzie spełniony. Drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich. Ten warunek jest wręcz spełniony. Dokładnie o tym mówimy w trakcie całej naszej dyskusji na ten temat. Wreszcie w pkt 7 mamy drogi o znaczeniu obronnym. Chciałbym przypomnieć, że Port Gdynia jest nie tylko portem towarowym i osobowym, ale też jest portem wojennym, w którym stacjonuje Polska Marynarka Wojenna. W związku z tym również ten warunek jest spełniony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Stanisław Lamczyk. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze. Mam pytanie do pana ministra dotyczące właśnie obwodnicy OPAT. Mianowicie czy można określić termin realizacji tego ze środków związanych z morzem? Jak wiemy, jest to bardzo ważna obwodnica, jeżeli chodzi o pomoc przede wszystkim dla portów. Jak wiemy, roczny przyrost masy towarowej w porcie wynosi około 20%. Za chwilę będą wąskie gardła. Wiem, że obwodnica OPAT jest na trzydziestym miejscu. Kiedy może być realizowana? Wiadomo, że beneficjentem będzie chyba urząd miasta, a właściwie marszałek, ponieważ w zasadzie łączy ona kilka gmin. Jest to bardzo istotne.

Następna sprawa. Do portu wojennego, do portu morskiego dojeżdżamy drogą, która ma nacisk do ośmiu ton. Czy problem ten można jak najszybciej rozwiązać? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo dziękuję. Zapraszam pana ministra Rynasiewicza do odniesienia się do poruszonych kwestii i udzielenia odpowiedzi na zadane pytania.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Po to, żeby dyskutować na ten temat, czasami trzeba mieć elementarną wiedzę dotyczącą tego, w jaki sposób będą redystrybuowane środki w nowej perspektywie finansowej. Jak państwo wiecie, bardzo długo trwała dyskusja – w zasadzie niezupełnie się zakończyła – dotycząca tzw. ZIT-ów, czyli obszarów inwestycji terytorialnych, które mają spowodować rozwój poszczególnych terenów w Polsce w oparciu o duże miasta, w oparciu o duże aglomeracje. Różne miejsca w kraju mają bardzo podobne problemy. Gdybyśmy zaczęli tutaj dyskutować np. o szerokim torze, co też jest domeną Komisji, o wejściu szerokiego toru na obszar Górnego Śląska, konkretnie do Sławkowa... Mieliście państwo posiedzenie Komisji i dyskutowaliście o tym, jak to zrobić, żeby Sławków był motorem napędowym gospodarki tamtego terenu, dyskutowaliście o włączeniu w obszar lotniska, stworzeniu z lotniska centrum cargowego czy też oczywiście o włączeniu w sieć dróg. Każdy obszar kraju ma tego rodzaju problemy, identyczne problemy, jakie mają Gdańsk, Gdynia, jeżeli chodzi o udrożnienie sieci drogowej, komunikacji z południem kraju oraz z włączeniem się do sieci dróg ekspresowych i autostrad. Jest to tak zorganizowane, że za pewną część zadań odpowiada gospodarz województwa, czyli marszałek łącznie z prezydentami miast. Akurat w przypadku Gdańska, Gdyni i Sopotu w zasadzie jest to ułatwione, ponieważ jest to jedna aglomeracja. W przypadku innych obszarów w Polsce też jest podobna relacja.

Jakiś czas temu umówiliśmy się, że państwo bierze na siebie problem połączenia siecią dróg ekspresowych większości miast w Polsce, dużych miast w Polsce. Za to, jak zadania te przebiegają w życiu, w praktyce, rozliczani są rząd, resort i Generalna Dyrekcja. Zdając sobie z tego sprawę, przypomnę, że gdybyśmy popatrzyli na inne dokumenty strategiczne, które były przyjmowane, jeżeli chodzi o budowę dróg ekspresowych, droga nr S6 dotychczas nie była priorytetem. Zdajemy sobie jednak sprawę z tego, jakie problemy ma np. Szczecin, jak też ile wysiłku panie i panowie posłowie z Zachodniopomorskiego

musieli włożyć, żeby przekonać wszystkich, że nie tylko droga nr S3, ale także droga nr S6 również jest ważna dla tego obszaru, i nie tylko. A więc jest decyzja, że droga nr S6 jest bardzo ważna po to, żeby te elementy, o których państwo mówicie, dostępność i połączenie komunikacyjne obszaru nadmorskiego z południem kraju były lepiej zorganizowane. Odpowiedzialność jest rozłożona.

Odpowiadając na pytanie pana posła Lamczyka, chciałem powiedzieć ogólnie, że nasza odpowiedź jest taka, nie dlatego że kompletnie o tym zapomniano i nie chcemy tego robić, tylko dlatego że rząd wspólnie z Generalną Dyrekcją jako wykonawcą odpowiada za wykonanie drogi nr S6, za włączenie w drogę nr S7, w autostradę itd. wszystkich problemów komunikacyjnych Trójmiasta. Natomiast władze województwa, jak również władze tychże miast i nie tylko, muszą rozwiązać problem komunikacji wewnętrznej oraz doprowadzenia do sieci dróg ekspresowych i autostrad. Tak to jest ułożone.

Jest tutaj dodatkowy program, o którym powiedziałem. Skoro powiedziałem o ZIT -ach, to teraz trzeba powiedzieć też o dodatkowych programach. Dodatkowe programy to te wszystkie, które dotyczą wsparcia dla gospodarki morskiej. Dostępność polskich portów jest zauważana w środkach europejskich z nowej perspektywy. Kryteria, które zostały przyjęte, żeby usystematyzować, stworzyć klasyfikację, też zostały uzgodnione i przyjęte wspólnie z Komisją Europejską. To, w jaki sposób marszałek, prezydenci będą aktywni na tym polu, jak będą się starali, żeby realizować pomysł komunikacyjny, w zasadzie od nich zależy. Od nich zależy, czy zadanie to będzie realizowane wcześniej czy też zadanie to poprzez nie najlepsze przygotowanie będzie odłożone w czasie.

Pewnie każdy teren kraju, wiedząc o tym, jak środki są poukładane, chciałby, żeby resort, rząd przejęły część odpowiedzialności za jakąś większą pulę zadań. Doskonale to rozumiemy. Wtedy można by było więcej zrobić w obszarze samorządowym, ale dlatego tak się to ułożyło, dlatego tak się porozkładało poszczególne szufladki z poszczególnymi zadaniami i środkami, żeby każdy z nas musiał wziąć na siebie część odpowiedzialności. Dlatego też takie jest nasze stanowisko. Proszę to zrozumieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wydaje się, że wątpliwości zostały rozwiane. Stawiam więc wniosek o przyjęcie informacji ministra, odpowiedzi na dezyderat Komisji przedłożonej przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju. Czy są inne wnioski? Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Proszę o głosowanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem, że jest sprzeciw.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tak, jest sprzeciw. Zgłaszam sprzeciw.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jasne. Poddaję pod głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za przyjęciem odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 8 Komisji Infrastruktury, proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciwny? Dziękuję. Kto się wstrzymał od głosu? Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji:

Za 12 głosów, 1 przeciw, 0 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Stwierdzam, że Komisja przyjęła odpowiedź na dezyderat nr 8.

Szanowna Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję za aktywny udział. Do zobaczenia.